国土交通省
関東地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau.
Press Release

令和５年６月３０日
国土交通省関東地方整備局 道路部
東日本高速道路(株) 関東支社
首都高速道路(株)

東京外かく環状道路（千葉区間）開通５年後の整備効果

～経済効果や交通環境の向上に寄与～

平成３０年６月２日に開通した東京外かく環状道路（千葉区間）について、沿線自治体を中心に毎年９００億円の経済効果が見込まれるなど、開通５年後の整備効果をとりまとめました。

【対象区間】東京外環自動車道：三郷南ＩＣ～高谷ＪＣＴ（延長１５.５km）
国道２９８号　　：国道６号～国道３５７号（延長１１.４km）

＜経済への効果＞
○経済効果は、沿線自治体（市川市･松戸市･船橋市）を中心に毎年約９００億円、今後３環状道路が完成すると、毎年約１.０兆円の経済効果が見込まれる。
○沿線自治体（市川市･松戸市･船橋市）では、工業地地価が約３０％上昇、固定資産税（土地･家屋･償却資産）、従業員数（運輸業･郵便業）が約５％増加。
＜広域への効果＞
○交通転換等により中央環状線の交通量が最大３割減少し、中央環状線内側（中央環状線含む）の渋滞損失時間が開通前と比較して約２割減少。
○首都高事故発生日に、約８割が迂回ルートとして利用し約５２分短縮。
○開通で結ばれた地点間（高谷 JCT→三郷 JCT）の所要時間が約２０分短縮。
＜地域への効果＞
○地域の南北交通の約８割が国道２９８号を利用し、交通量が約２割減。
○市川松戸線の平均所要時間が約２割短縮するなど、沿線居住者の約９割が所要時間の短縮を実感。
○抜け道として利用されていた生活道路の交通量が約４割減少し、安全性向上に寄与。

＜発表記者クラブ＞　竹芝記者クラブ　神奈川建設記者会　都庁記者クラブ　埼玉県政記者クラブ
千葉県政記者会　松戸記者クラブ　市川市政記者クラブ

＜問い合わせ先＞
国土交通省 関東地方整備局 道路部 計画調整課
電話：０４８－６００－１３４３　FAX：０４８－６００－１３８５
・課長　木本　悠太（きもと　ゆうた）　（内線：４３１１）
東日本高速道路株式会社【NEXCO 東日本お客さまセンター（24 時間対応）】
電話：０５７０－０２４－０２４　または　０３－５３０８－２４２４（通話料有料）
首都高速道路株式会社 計画･環境部 計画調整課／経営企画部 広報課
電話：０３－３５３９－９３４９／０３－３５３９－９２５７

東京外かく環状道路（千葉区間）概要

【対象区間】平成３０年６月２日開通
東京外環自動車道：三郷南IC～高谷JCT（延長１５.５km）
国道２９８号　　：国道６号～国道３５７号（延長１１.４km）

全体図



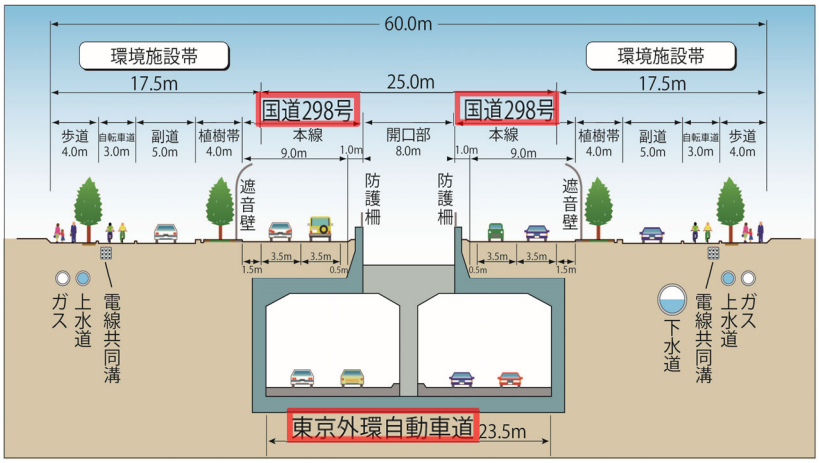
開通IC･JCT

三郷中央IC、松戸IC、市川北IC、市川中央IC、京葉JCT、市川南IC、高谷JCT

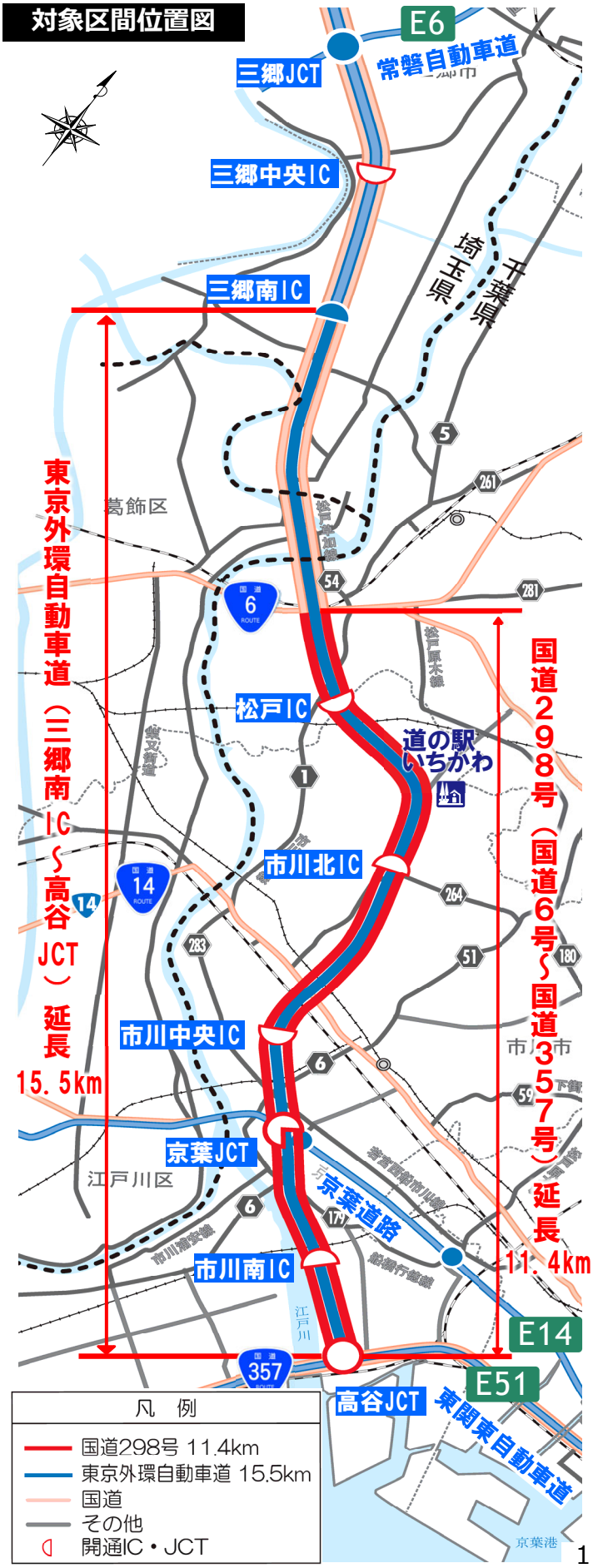
車線数

東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）：４車線
国道298号（国道6号～国道357号）　　：４車線

標準断面図



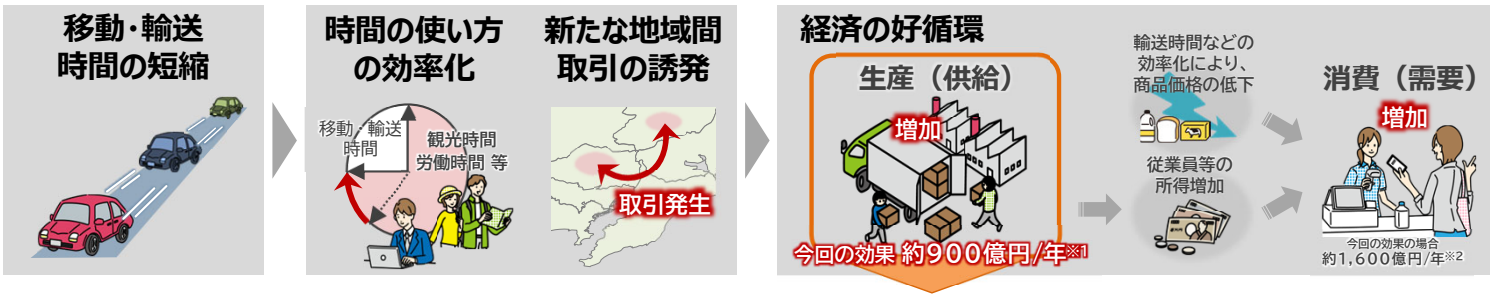
対象区間位置図



経済への効果

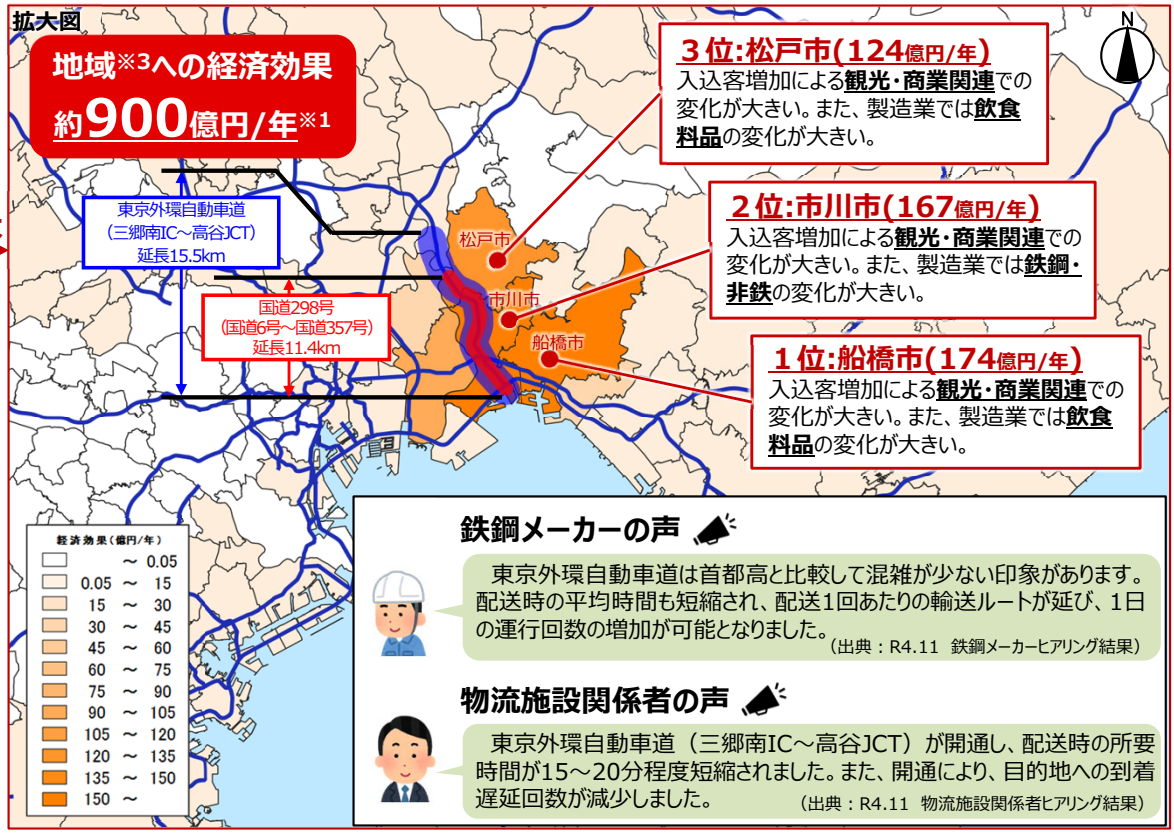
東京外かく環状道路（千葉区間）による経済効果※1は、沿線自治体を中心に地域※3へ毎年約900億円、今後3環状道路が完成すると、毎年約1.0兆円の経済効果が見込まれる

経済効果のイメージ



地域別の経済効果（生産活動）



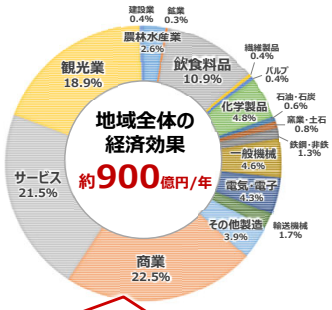


3位:松戸市(124億円/年)
入込客増加による**観光・商業関連**での変化が大きい。また、製造業では**飲食料品**の変化が大きい。

2位:市川市(167億円/年)
入込客増加による**観光・商業関連**での変化が大きい。また、製造業では**鉄鋼・非鉄**の変化が大きい。

1位:船橋市(174億円/年)
入込客増加による**観光・商業関連**での変化が大きい。また、製造業では**飲食料品**の変化が大きい。

地域全体※3における産業別の経済効果



沿線地域では、観光や商業、製造業等で大きな経済効果が発生

鉄鋼メーカーの声

東京外環自動車道は首都高と比較して混雑が少ない印象があります。配送時の平均時間も短縮され、配送1回あたりの輸送ルートが延び、1日の運行回数の増加が可能となりました。
（出典：R4.11 鉄鋼メーカーヒアリング結果）

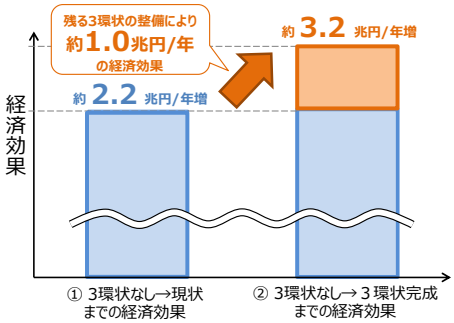
物流施設関係者の声

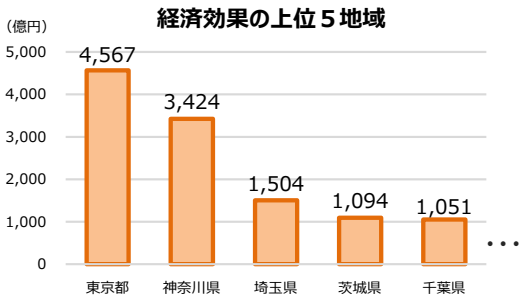
東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）が開通し、配送時の所要時間が15～20分程度短縮されました。また、開通により、目的地への到着遅延回数が減少しました。
（出典：R4.11 物流施設関係者ヒアリング結果）

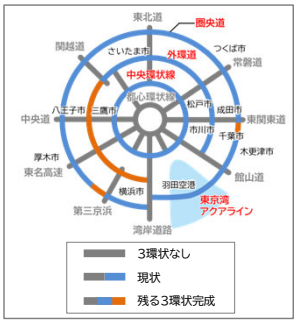
※1:本資料における経済効果とは付加価値額変化のことであり、本計測では H30年経済データを基準とし、千葉外環・3環状道路の整備有無による付加価値額変化をSCGE(空間的応用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載している。なお、付加価値額とは企業の生産活動によって新たに生み出された価値であり、国内の付加価値額を合計すると国内総生産（GDP：Gross Domestic Product）となる。また、SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮されることで、輸送・移動費用の低下が生じ、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能な手法であり、学識者の指導を受け事業者により算出。
※2:企業側の効果となる経済効果（付加価値額変化）が約900億円/年に対して、消費者側への効果となる帰着便益は約1,600億円/年となり、発生便益（時間短縮便益）と比較可能である。
※3:分析対象地域は関東地整管内発着物流特性を踏まえて、宮城県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県として設定している。

コラム　～首都圏３環状道路の経済効果～

現状で未供用の首都圏３環状道路が完成することで、約1.0兆円/年の経済効果が生じる(帰着便益は約1.7兆円/年)。
都道府県別では、沿線地域となる東京都および神奈川県への効果が特に大きく、その他埼玉県や茨城県等広く効果が生じている。



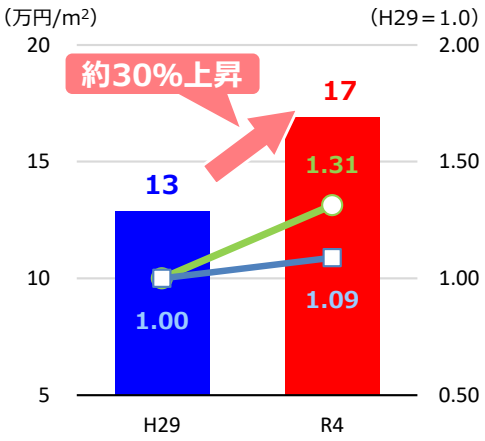




経済への効果

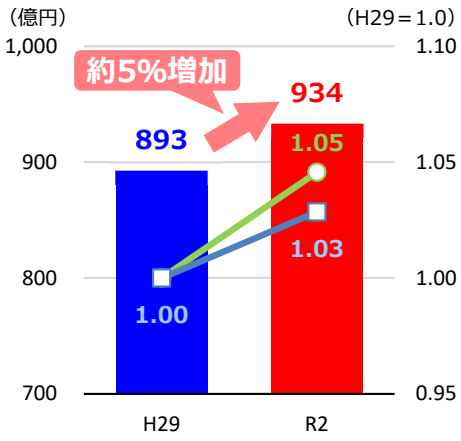
沿線自治体（市川市・松戸市・船橋市）で工業地地価が約30%上昇、固定資産税（土地・家屋・償却資産）、従業員数（運輸業・郵便業）が約５%増加 東京外かく環状道路（千葉区間）の整備が企業の新規立地・開設に寄与

工業地地価の推移



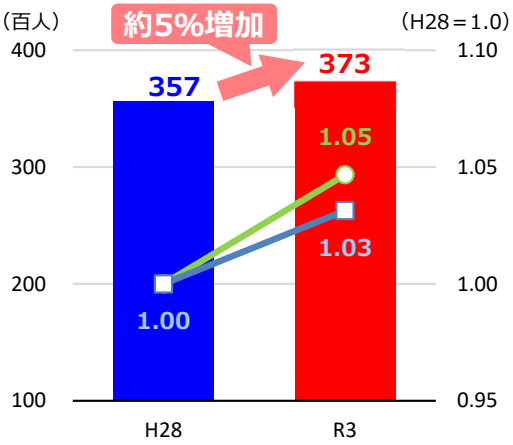
【出典：都道府県地価調査（国土交通省）】

固定資産税の推移（土地・家屋・償却資産）



【出典：地方財政状況調査（総務省）】

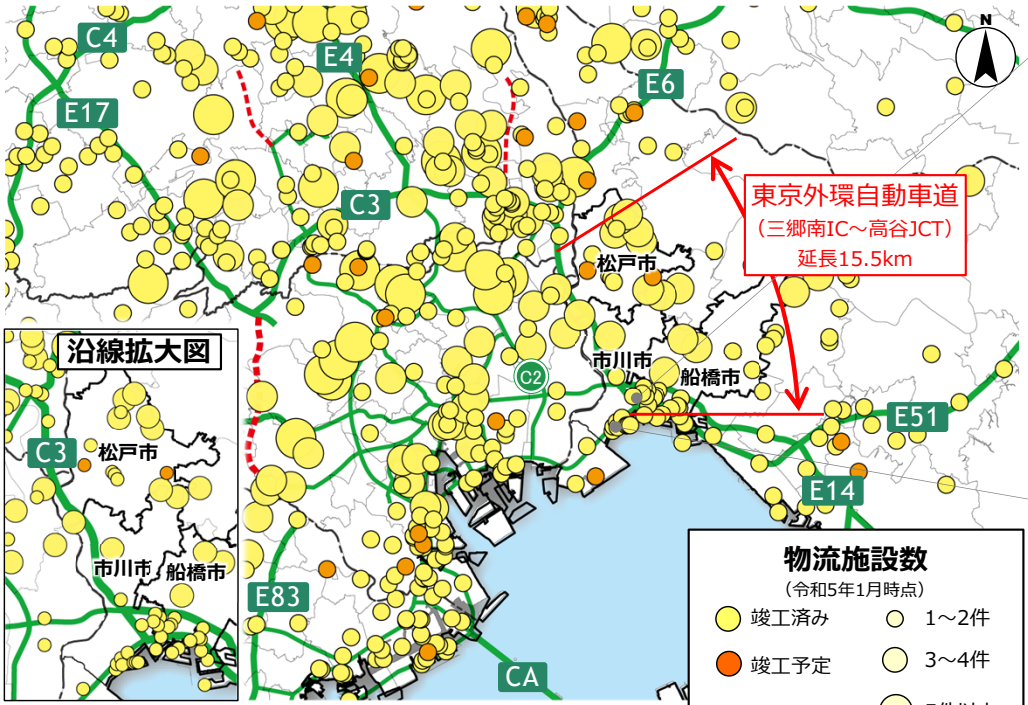
従業員数の推移（運輸業・郵便業）



【出典：経済センサス（経済産業省）】

開通前　開通後（市川市・松戸市・船橋市の合計）
市川市・松戸市・船橋市の合計
その他千葉県（市川市・松戸市・船橋市を含まない）

平成22年以降に竣工の物流施設



出典：日本立地総覧2014年版～2022年版（情報はR5.1時点）
AERA、CBREオフィスジャパン誌、カーゴニュース、月刊ロジスティクス・ビジネス、月刊激流、週刊東洋経済、千葉日報、朝日新聞、日刊工業新聞、日刊自動車新聞、日経ビジネス、日経MJ、日経産業新聞、日経新聞、物流ニッポン、日刊CARGO、物流不動産各社HP（情報はR3.1時点）
・上記出典に記載の竣工予定時期の情報より、平成22年以降に竣工の（一部予定を含む）物流施設を対象に作図
・件数は、各物流施設の立地住所をもとに近隣の物流施設を集約して示す

開通後に竣工した施設例

①ESR 市川ディストリビューションセンター
所在地:千葉県市川市二俣678-55
敷地面積:10万2244.47㎡
延べ面積:22万5007.02㎡
着工:H29.9　竣工:H31.1



【出典：ESR株式会社】

②LOGI FLAG COLD 市川 I
所在地:千葉県市川市加藤新田202番15
敷地面積:4,297.55㎡
延べ面積:8,633.95㎡
着工:R3.9　竣工:R4.9



【出典：霞ヶ関キャピタル株式会社】

物流施設関係者の声



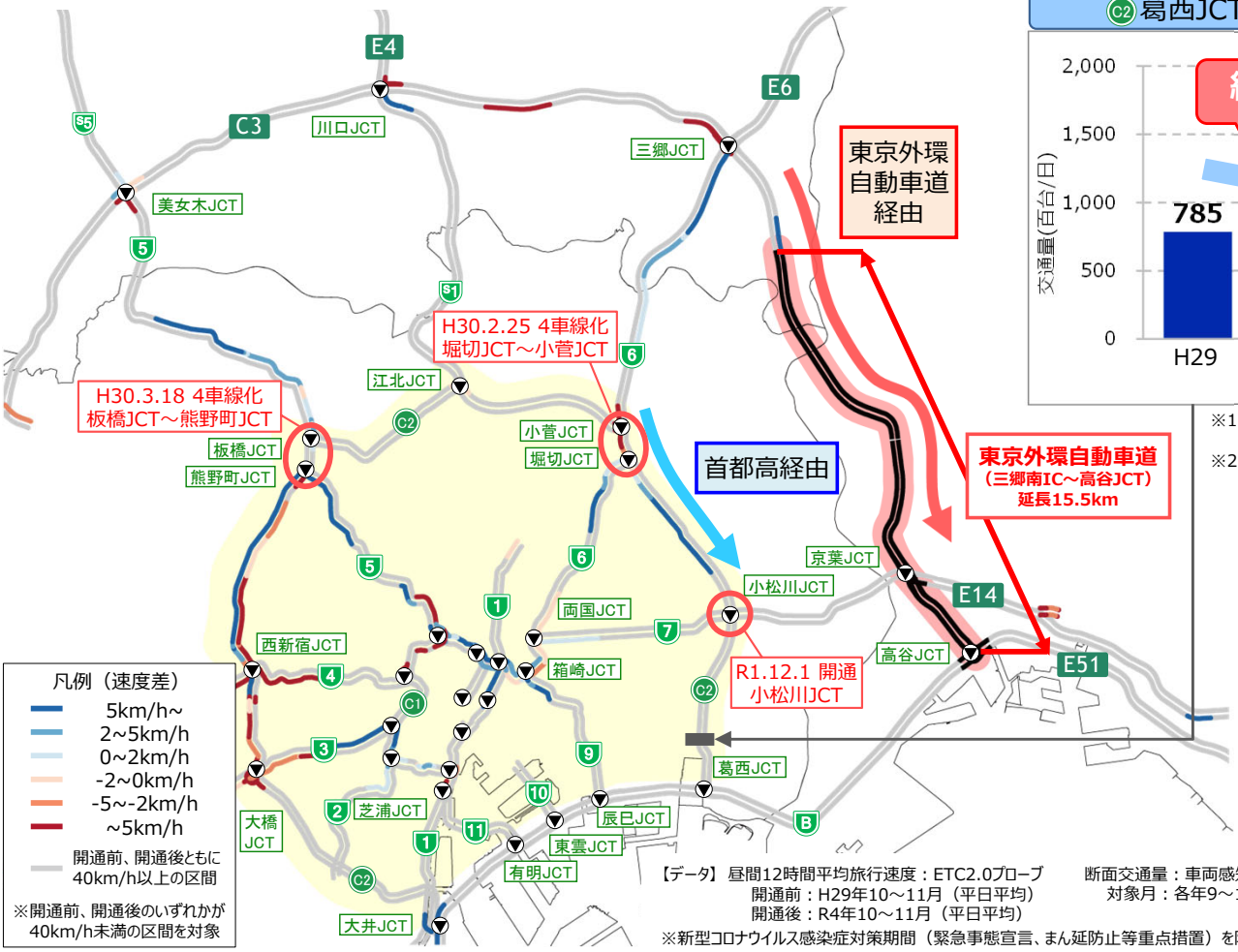
最近はラストワンマイル・即日配達等のニーズに応えることを視点とし、**徐々に内陸側に進出**しています。東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)の開通により、**湾岸エリアと内陸エリアの結びつきが強く**なり、**物流施設を新たに立地するためのポテンシャルがとても高くなりました。**

【出典：物流施設関係者ヒアリング結果（R4.11）】

広域への効果

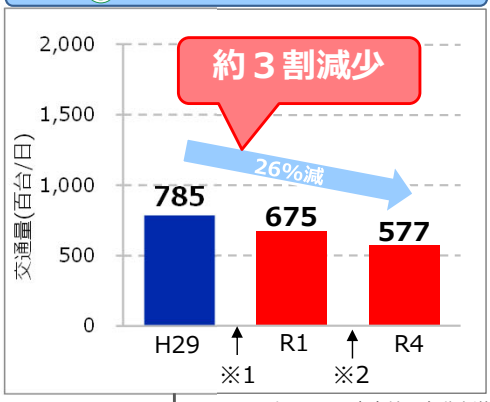
開通後5年間、交通転換等により中央環状線の交通量が最大約３割減少
開通前と比較し、中央環状線を含む内側の渋滞損失時間が約２割減少

高速道路 速度差図（開通後－開通前）



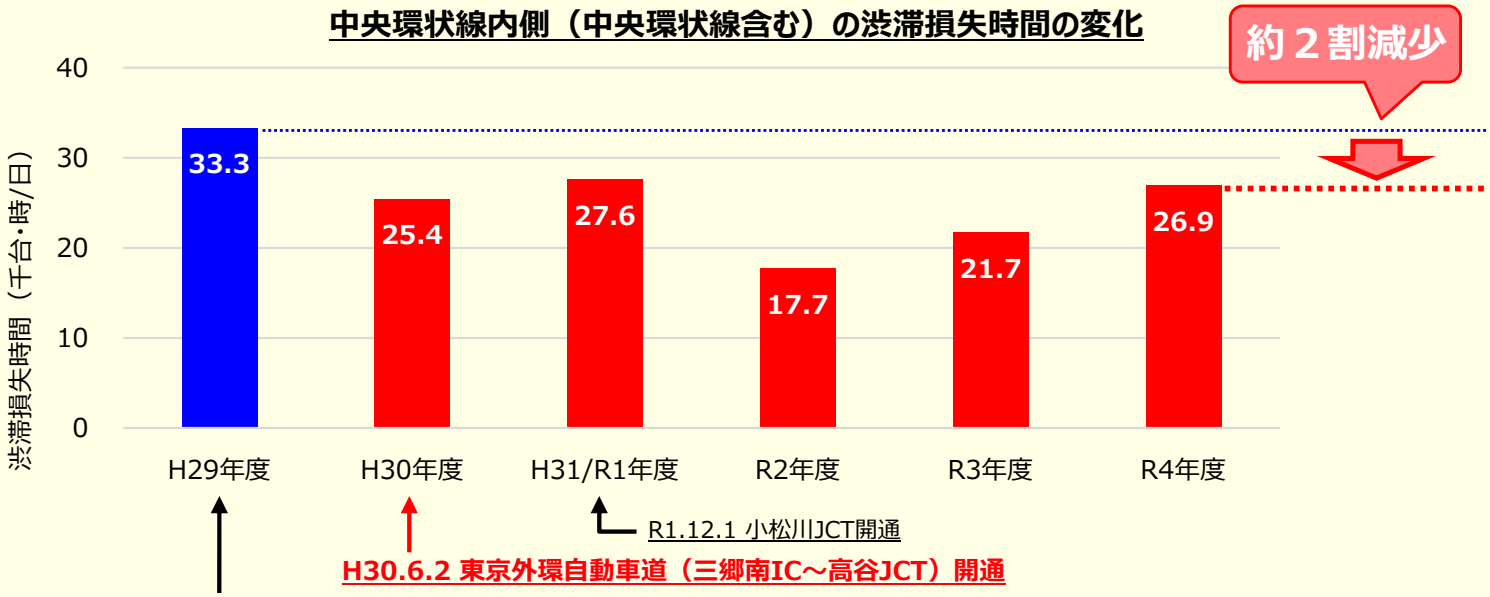
【データ】昼間12時間平均旅行速度：ETC2.0プローブ　　断面交通量：車両感知器
開通前：H29年10～11月（平日平均）　　対象月：各年9～11月（平日平均）
開通後：R4年10～11月（平日平均）
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

C2 葛西JCT～清新町出入口



※1：H30年6月2日 東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）開通
※2：R4年4月1日 ETC千葉外環迂回利用割引導入

中央環状線内側（中央環状線含む）の渋滞損失時間の変化



【データ】渋滞損失時間：車両感知器 各年度（全日平均）　※小松川JCT開通に伴い令和2年度以降は、小松川線（小松川JCT～京葉道路接続）は、集計の対象外

周辺住民の声



東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）の開通により、千葉方面から**北関東方面へアクセスしやすくなり、東京外環自動車道の利用頻度も増加**しました。
（浦安市　50代男性）

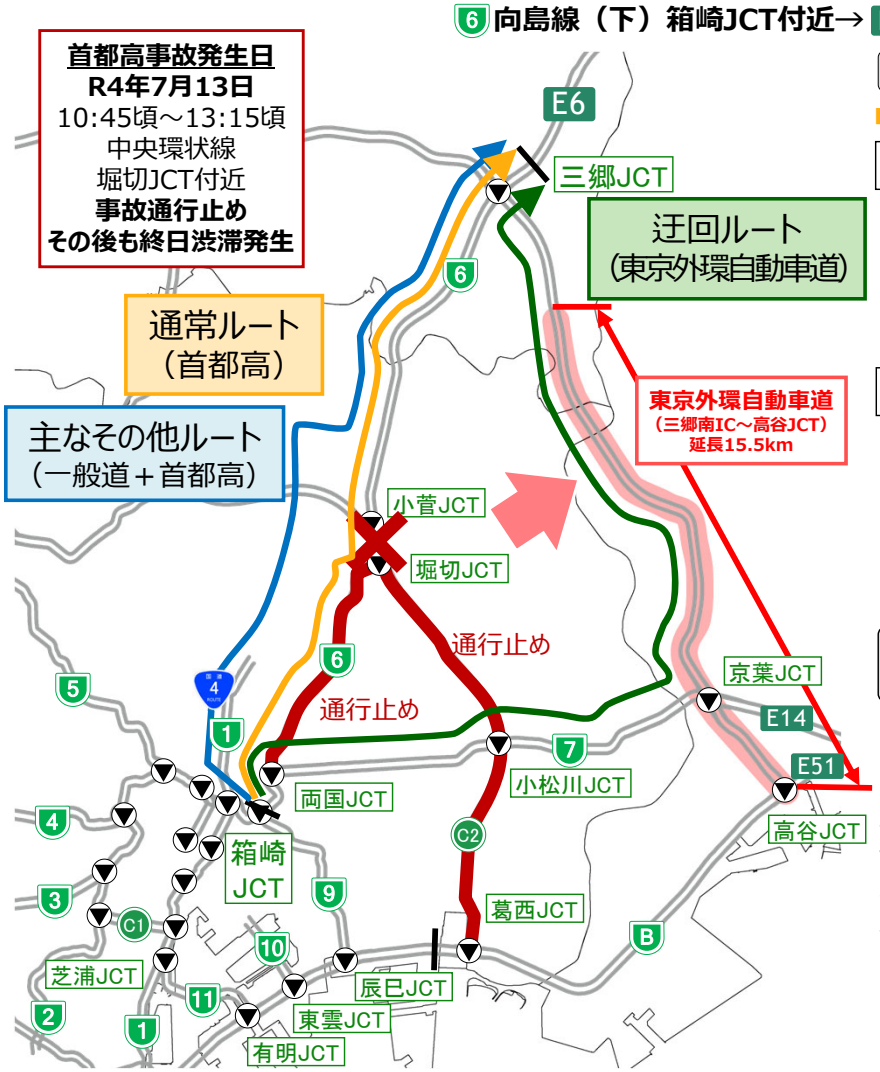
【出典：利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】

広域への効果

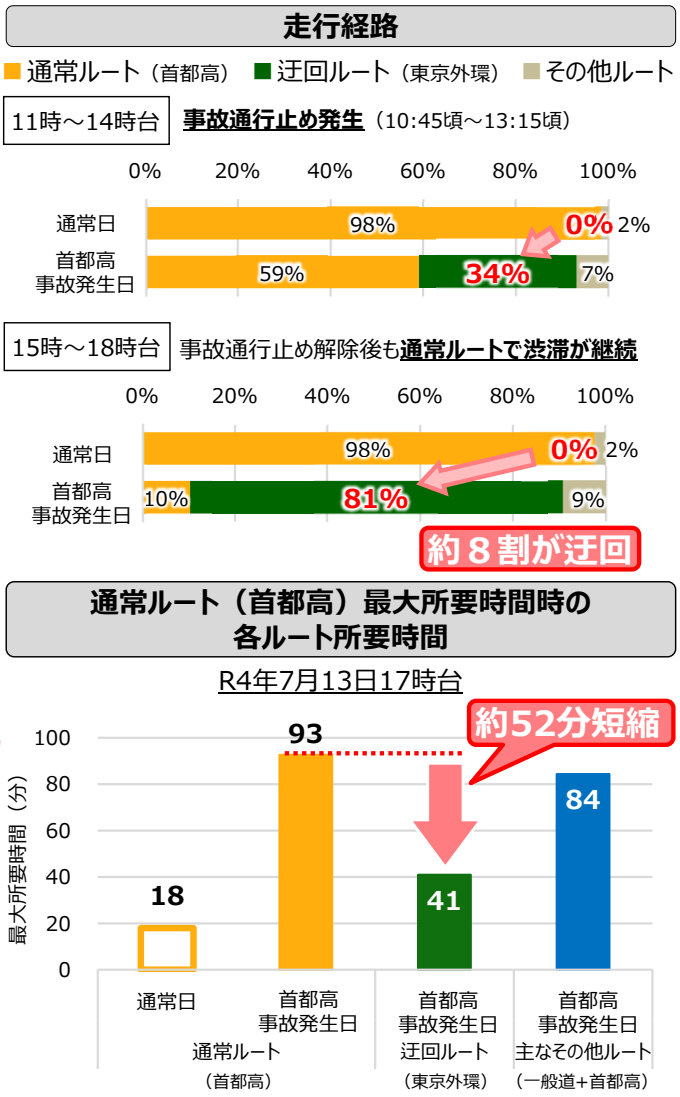
開通によるネットワークの多重化により柔軟な経路選択が可能に
・首都高事故発生日に、約８割が迂回ルートとして利用し約52分短縮
・開通で結ばれた地点間では所要時間が約20分短縮し、時間信頼性が向上

首都高事故発生日（R4年7月13日）と通常日（R4年7月6日）の経路変化及び所要時間

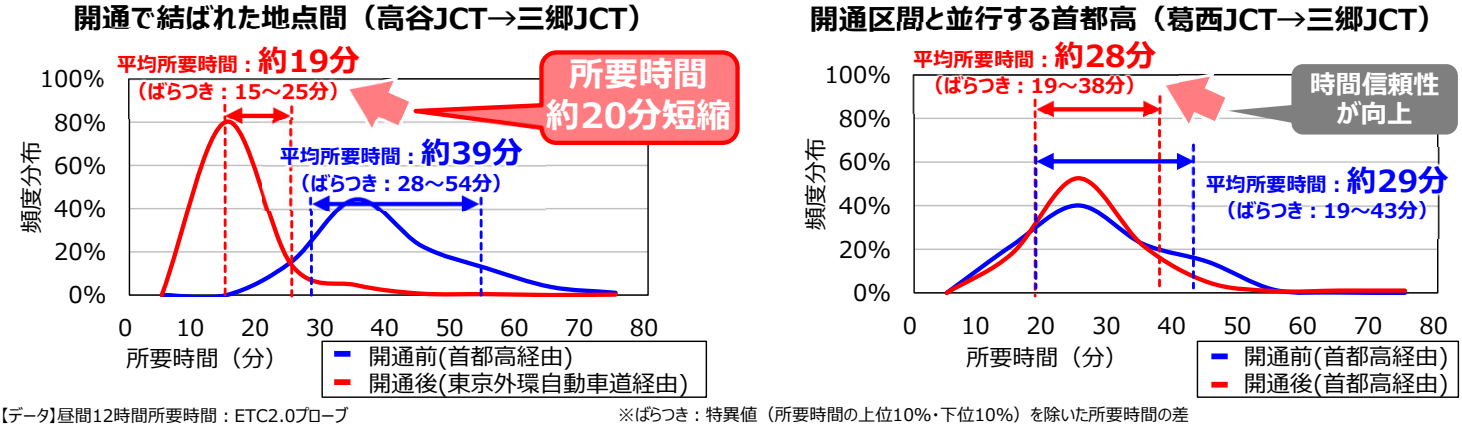
6 向島線（下）箱崎JCT付近→ E6 常磐道（下）



※主なその他ルートは、国道4号→環状7号線→加平入口→首都高
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。
【データ】走行経路、所要時間：ETC2.0プローブ



所要時間と時間信頼性の変化（期間平均）



【データ】昼間12時間所要時間：ETC2.0プローブ
開通前：H29年10～11月（平日平均）開通後：R4年10～11月（平日平均）
※ばらつき：特異値（所要時間の上位10%・下位10%）を除いた所要時間の差
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

周辺住民の声



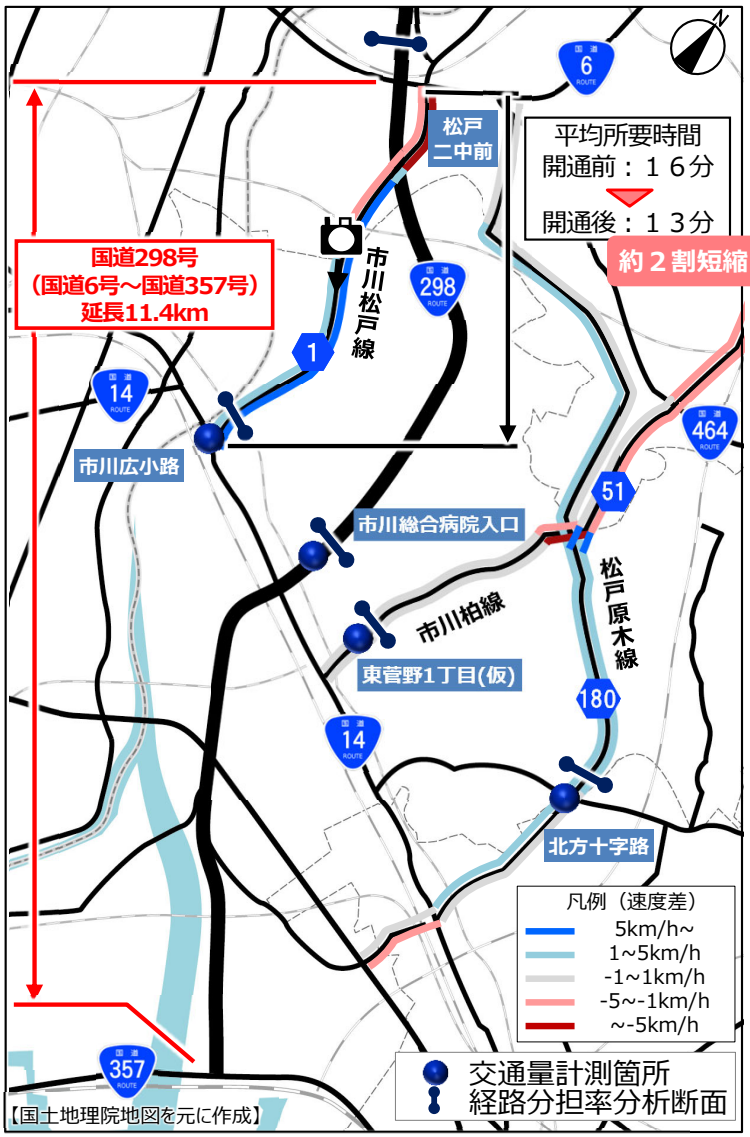
中央環状線は、時間帯により自然渋滞が発生しており、東関東自動車道から常磐自動車道方面へ所要時間がかかったため、**待合せ時間に遅れることがありましたが、開通後は改善されました。**
（印西市　60代男性）

【出典：利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】

地域への効果

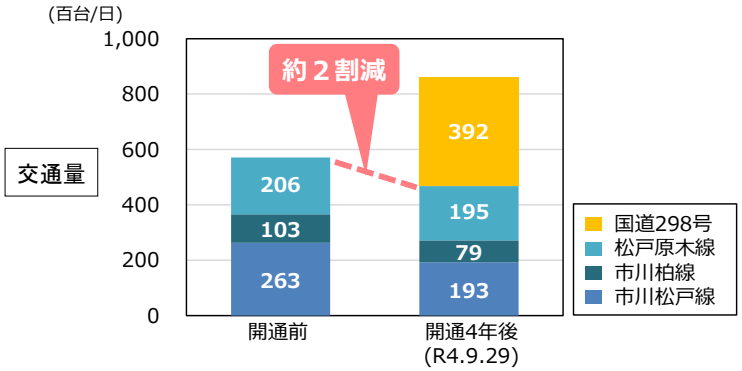
地域の南北交通の約８割が国道298号を利用し、交通量が約２割減
市川松戸線の平均所要時間が約２割短縮するなど、沿線居住者の約９割が移動時間の短縮を効果として実感

国道298号に並行する一般道路※の速度向上



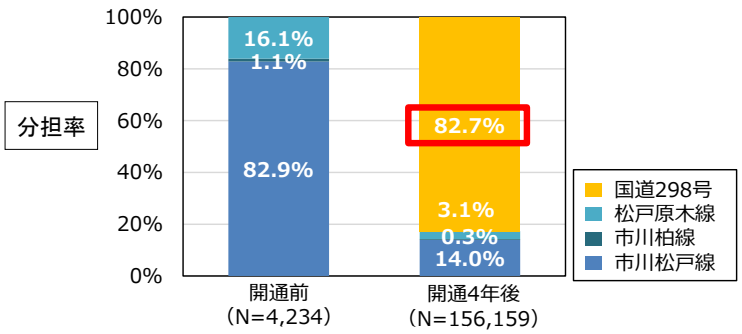
【出典：ETC2.0プローブ】昼間12時間　平日　開通前：H29.10~11　開通後：R4.10~11
＜速度差図＞開通後－開通前の差分
＜所要時間＞開通後、開通前の平均所要時間を比較
※並行する一般道路：松戸原木線、市川柏線、市川松戸線
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

並行する一般道路が約２割減



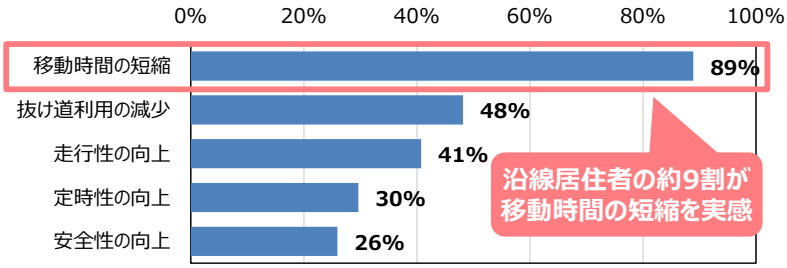
【出典：交通量調査結果(24h断面交通量)】
開通前：H29.4.26(水),6.29(木),9.26(火), H30.5.23(水)の平均値

約８割が国道298号を利用



【出典：ETC2.0プローブ】
開通前：H29.10~11(平日)　開通後：R4.10~11(平日)
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

国道298号(国道6号～国道357号)開通により感じる効果



（n＝27（市川市））【出典：利用者WEBアンケート調査結果(R4.10)】



【国府台５丁目歩道橋南側】
撮影：H29.9.26（7時台）



【国府台５丁目歩道橋南側】
撮影：R5.4.5（7時台）

周辺住民の声



・国道298号(国道6号～国道357号)の開通により、浦安市までの**所要時間が短縮**しました。
（松戸市　50代男性）

・交通が分散されたことで、**渋滞が緩和**したと思います。（東京都　50代男性）

【出典：利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】

地域への効果

抜け道として利用されていた、生活道路の交通量が約４割減少し、沿線小学校児童や地元住民の安全性向上に寄与

平田小学校及び周辺住民の声

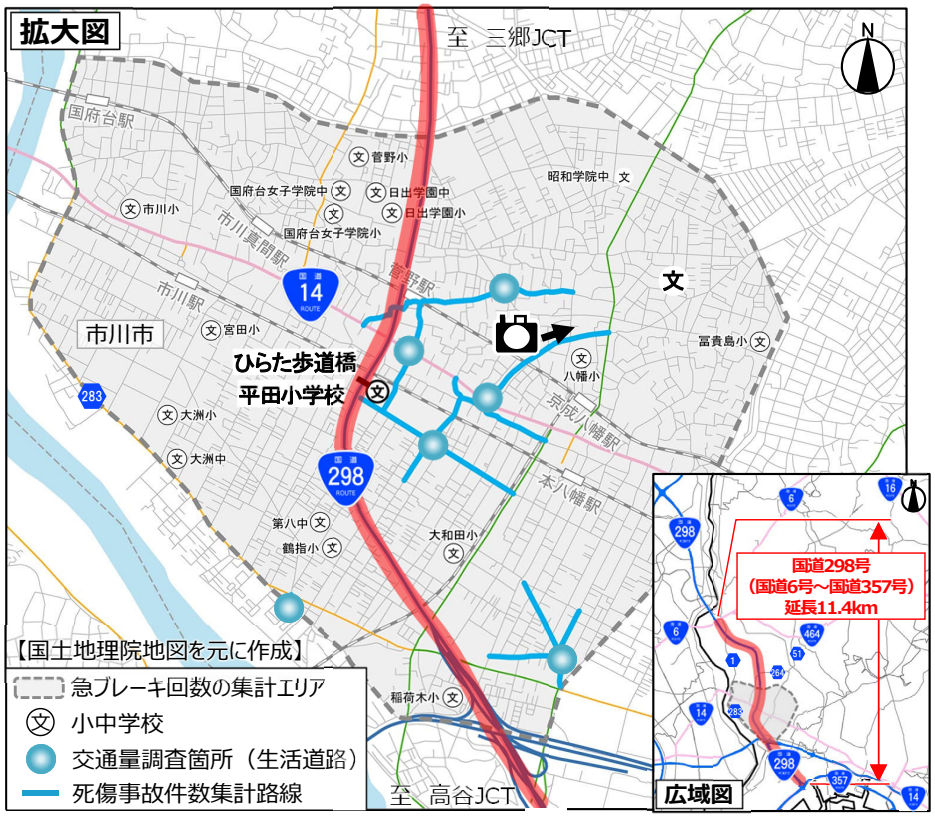


・登下校で国道298号(国道6号～国道357号)を横断する際は、整備された横断歩道橋を児童に利用させています。**車と分離されることで、児童が安全に登下校できています**。
　また、東京外環自動車道(三郷南IC～高谷JCT)が開通したことで、行事の際に学校へのバスの乗り入れが簡単になり、児童が幹線道路を横断しない、安全な乗り降りができるようになりました。
・1車線の生活道路で歩行者と自動車が接触する心配がなくなりました。　【出典：平田小学校ヒアリング結果（R4.11）、利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】

平田小学校児童の通学状況



【みんなを守るひらた歩道橋】撮影：R5.3.6（7時台）



通学時における生活道路の改善

開通前



【市川市道】撮影：H29.6.29（7時台）

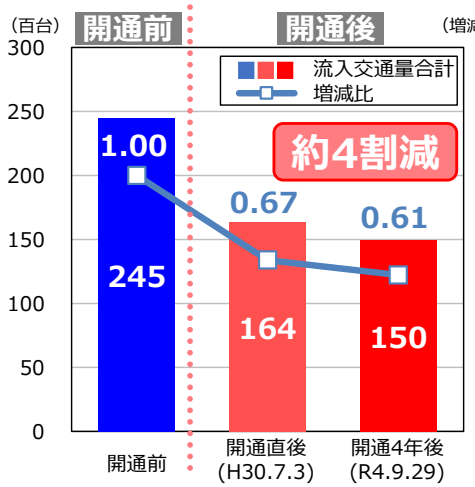
開通後



【市川市道】撮影：R5.3.7（7時台）

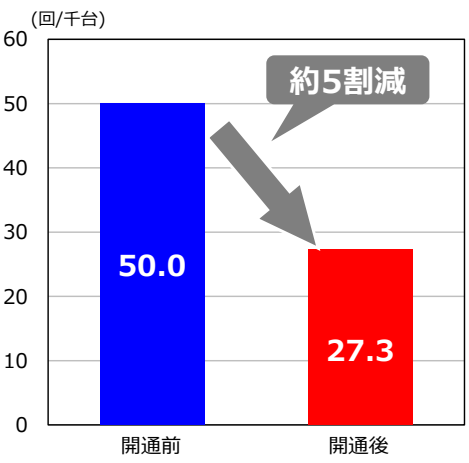
生活道路の流入交通量

※生活道路：国道・主要地方道・県道を除く市道



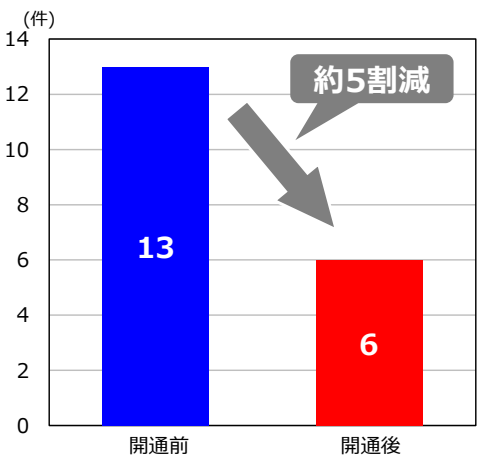
【出典：交通量調査結果（各方向の12h流入交通量計）】
※増減比：開通前を基準(1.00)とした全交差点の合算値における増減比
※開通前交通量：H29.6.29(木),H29.9.26(火),H30.5.23(水)の平均値
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

生活道路の急ブレーキ回数



【出典：ETC2.0プローブ情報
開通前：H29.10~11　開通後：R4.10~11】
※急ブレーキ回数は、上記拡大図記載のエリアにて集計
※0.3Gを超える急減速を急ブレーキとして集計
※「プローブデータを活用した 安全走行支援サービスに関する検討（第6回ITSシンポジウム2007）を参考に閾値を決定
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

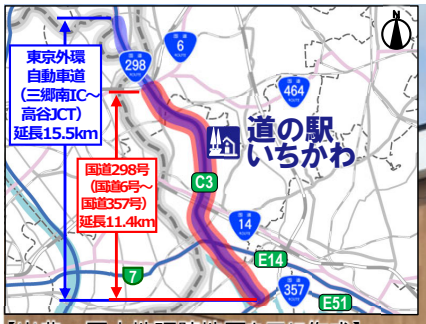
生活道路の死傷事故件数



【出典：交通事故・生活道路統合データ
（（財）交通事故総合分析センター）
開通前：H29　開通後：R2】
※死傷事故件数は、上記拡大図死傷事故件数集計路線にて集計

地域への効果

東京外かく環状道路（千葉区間）に併せて道の駅いちかわを整備
地元産の野菜や果物の販売やカルチャースクールを開講し、
地域経済と文化交流に寄与



【出典：国土地理院地図を元に作成】

【出典：道の駅いちかわ提供資料】

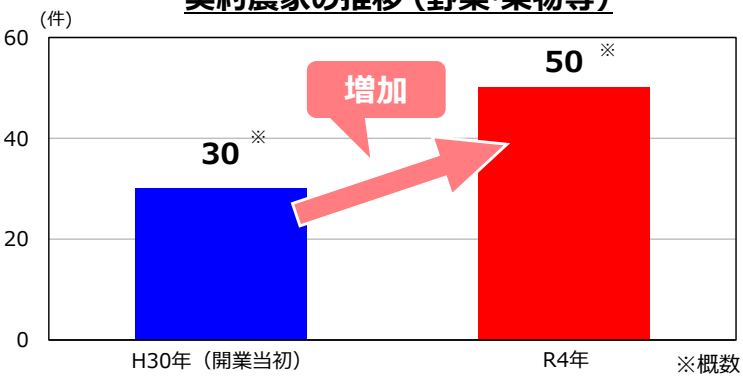
～ヨガ教室～


【出典：道の駅いちかわ提供資料】

～販売状況～

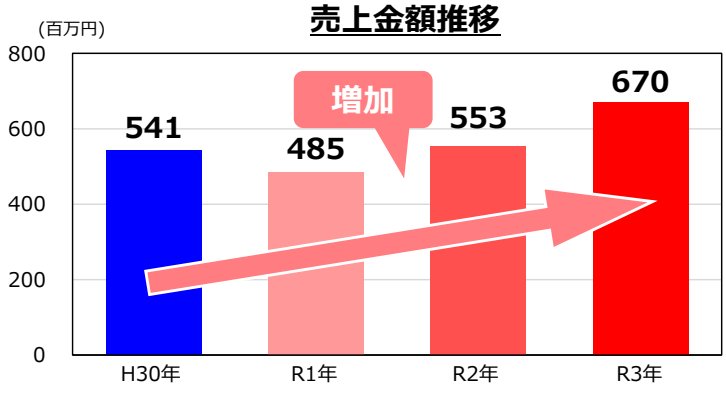

【出典：道の駅いちかわ提供資料】

契約農家の推移（野菜･果物等）



【出典：道の駅いちかわ提供資料】

売上金額推移



【出典：道の駅いちかわ提供資料】

道の駅いちかわの声



カルチャースクールは、地域間の交流機会を作ることを目的とし、市川市を中心とした文化教養の交流や健康増進、子育て支援・教育を基軸とした講座を開校しています。コロナ禍を考慮し、感染対策に留意した屋外講座も検討中です。

地元自治会等から、市川市産の野菜や果物を販売できる拠点ができたと好評いただいています。東京外かく環状道路（千葉区間）からの利用者も多く、アクセス方法の問い合わせもあります。また、**契約農家数も年々増加**してきています。

コラム～千葉県の特産品：梨～

千葉県は全国一の梨生産地であり、その中でも市川市は市町村別産出額が**トップクラスの梨の一大産地**です。

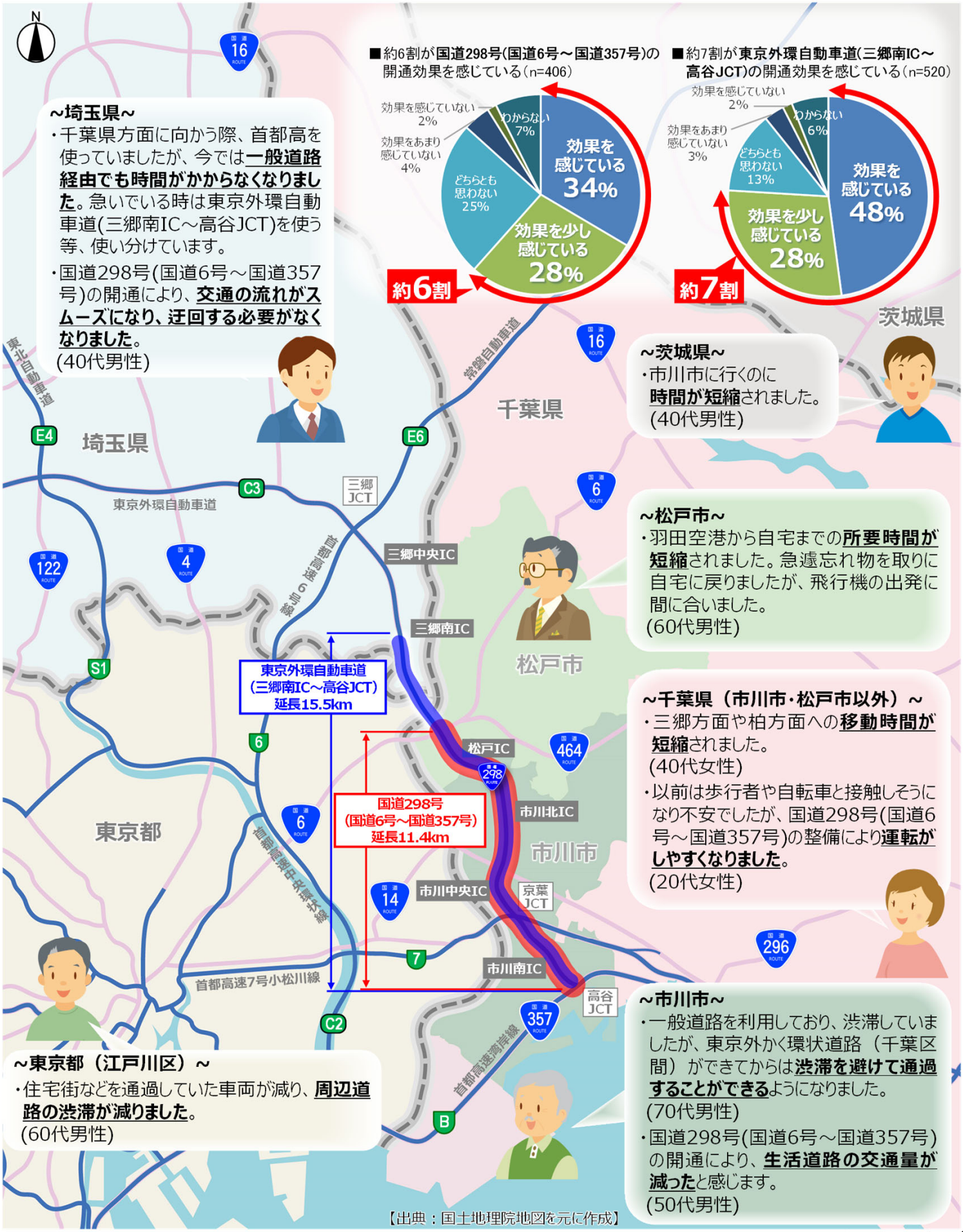
道の駅いちかわでは秋ごろに梨まつりが開催されています。


【出典：道の駅いちかわ提供資料】


【出典：道の駅いちかわ提供資料】

周辺地域の声

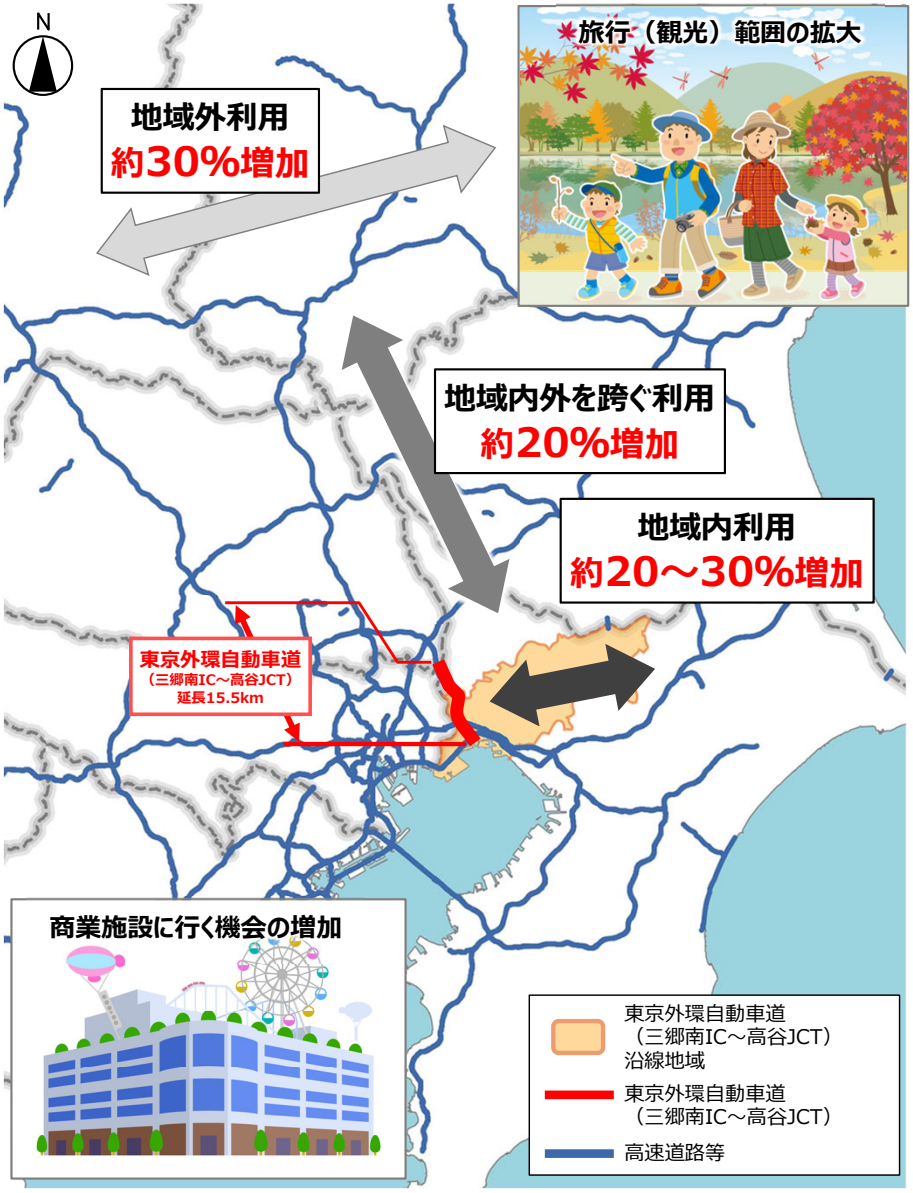
東京外かく環状道路（千葉区間）の開通効果は、沿線住民だけでなく遠方住民も実感



【出典：利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】

高速道路利用の変化

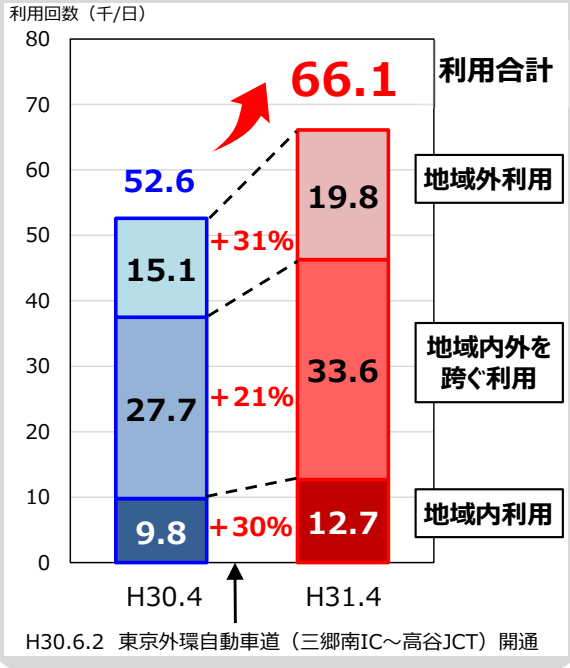
東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）開通により沿線居住者等の高速道路利用が約20%～30%増加
商業施設に行く機会の増加など沿線居住者等の暮らし方の多様化に貢献



【分析方法】
習志野ナンバーの地域（市川市、浦安市、船橋市、習志野市、鎌ケ谷市、白井市、八千代市、印西市、栄町）を、分析上、東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）の沿線地域と定義
東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）開通前かつ開通後に高速道路を利用した習志野ナンバーの車を対象【n=305,517台】
習志野ナンバーの地域内のICに加え、習志野ナンバーの地域の端から外側の直近ICを習志野ナンバー沿線IC（以下：沿線IC）と定義

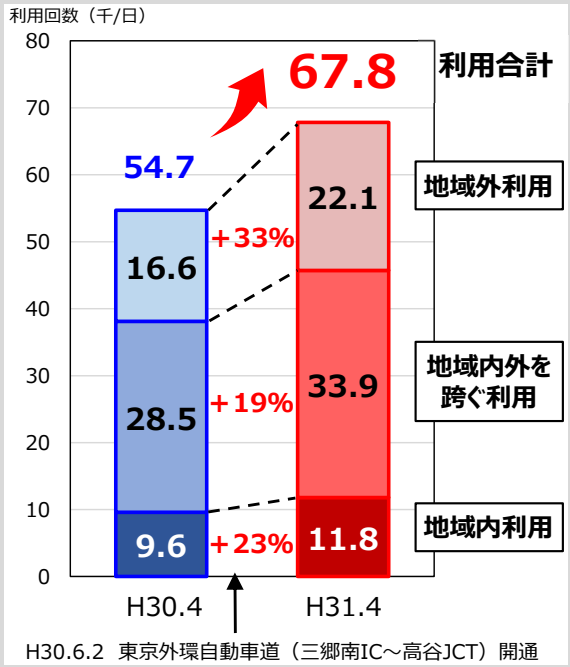
使用データ：ETCログ
対象車種　：全車
地域内利用：起終点が沿線ICの高速道路利用
地域内外を跨ぐ利用：起終点のどちらかが沿線ICの高速道路利用
地域外利用：起終点が沿線IC以外の高速道路利用

沿線居住者等 高速道路利用回数【平日・全車】



H30.6.2　東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）開通

沿線居住者等 高速道路利用回数【土休日・全車】



H30.6.2　東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）開通



市川市在住40代男性の声

東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）が開通して、ある程度時間が読めるようになったため、越谷や新三郷にある商業施設に行く機会が増えました。

出典：利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】



船橋市在住60代女性の声

東北自動車道や関越自動車道に行きやすくなり、「旅行に行こう」と思う範囲が広がりました。

出典：利用者WEBアンケート調査結果（R4.10）】

東京外かく環状道路（千葉区間）開通５年の整備効果

千葉県のみならず首都圏で整備効果を実感



千 葉 県 知 事

熊 谷　俊 人 氏

東京外かく環状道路（千葉区間）の開通により、本県から都心を経由せずに首都圏各地にアクセスが可能となり、所要時間の短縮による生産性や利便性の向上が図られ、その効果は首都圏に広く及んでいるところです。

本県においても、製造品出荷額の増加をはじめ、周辺地域における観光入込客数の増加、物流施設の立地による新たな雇用の創出など、大きな経済効果をもたらしています。

また、周辺の生活道路では、東京外かく環状道路への交通の転換による渋滞緩和や交通事故件数の減少など、生活環境の改善が図られています。

「道の駅いちかわ」においては文化交流の機会等が創出され、開通から５年が経過した今、その整備効果は多岐にわたっています。

県としても、こうした道路整備の効果が最大限発揮されるように、アクセス道路等の整備を着実に進めるとともに、地域の特性や強みを生かした産業振興施策等を進め、県全体の活性化を図ってまいります。

今後も、京葉ジャンクションのフルジャンクション化や北千葉道路の整備により、アクアラインや圏央道と一体となって環状道路の機能が発揮されるとともに、新湾岸道路等の計画が早期に具体化され、ますます便利な千葉県になることを期待します。



ちばぎん総合研究所 代表取締役社長

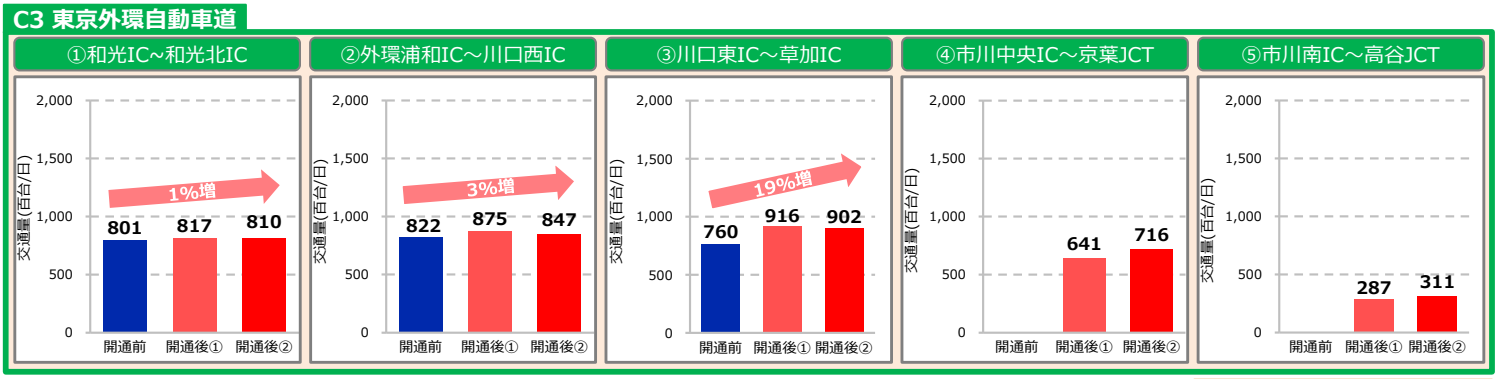
前 田　栄 治 氏

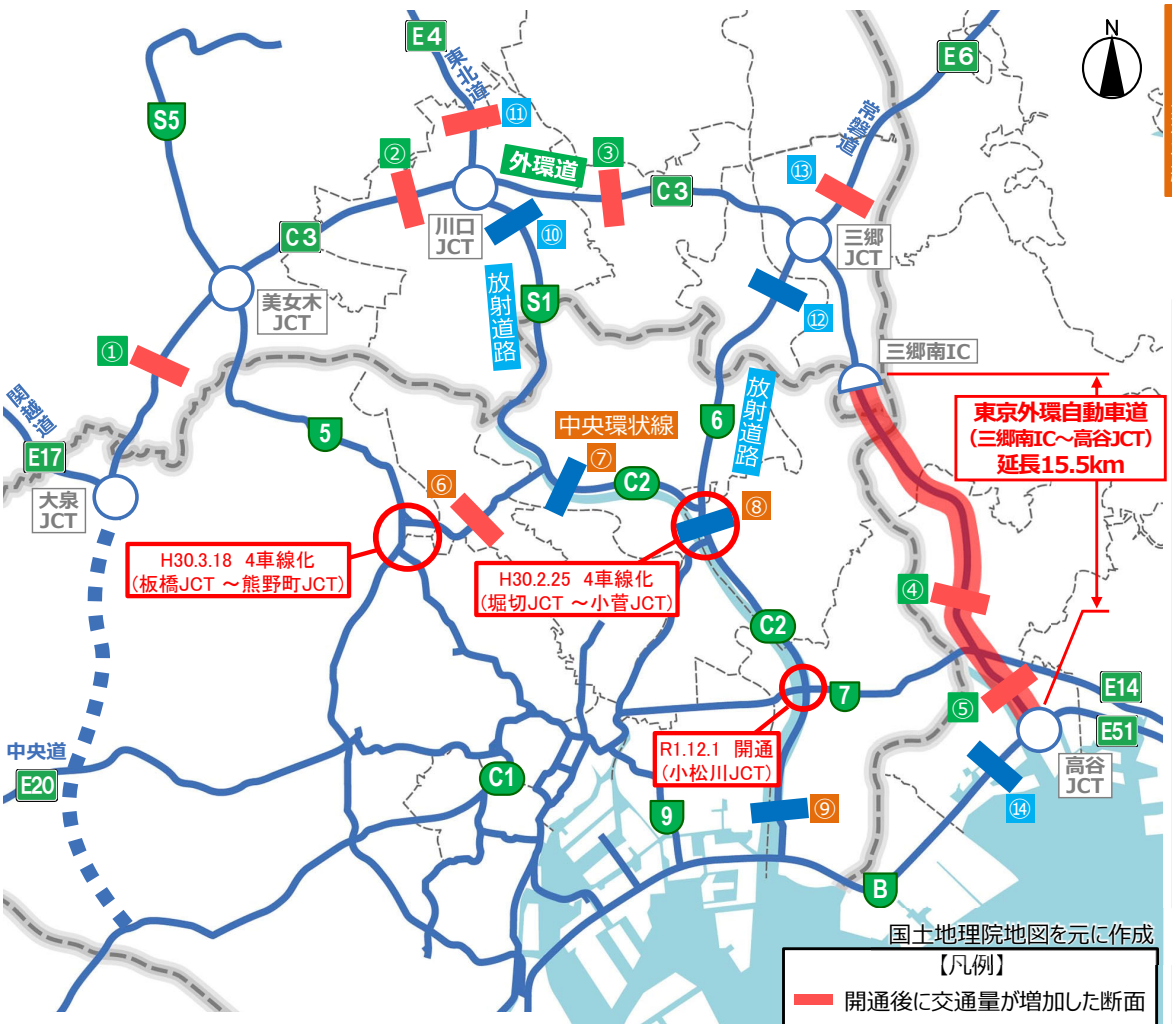
東京外かく環状道路（以下、外環道）千葉区間の開通により、千葉県の湾岸エリアと東葛エリアや埼玉方面など内陸部との時間距離が大幅に短縮されました。この結果、沿線を中心に物流関連施設や観光入込客数が増加するなど、県内のみならず東京圏に大きな経済効果がもたらされています。当社が東京圏の企業を対象に実施したアンケート調査において、近年整備された幹線道路のうち整備効果が高い道路として外環道千葉区間がトップとなったことからも、経済効果の高さが窺えます。沿線地域の住民生活にとっては、抜け道に使われていた生活道路の渋滞・事故が減少しており、質の向上に繋がっています。

同じアンケートでは、今後整備が望まれる道路として外環道（北千葉ジャンクション（仮称））と成田空港とを最短で結ぶ北千葉道路が上位に入っています。北千葉道路の開通は、今後進められる圏央道県内区間の全線開通や成田空港の機能強化と相俟って、経済効果を大きく高めることに繋がります。また、東関東自動車道を補完する新たな輸送ルートが確保されるため、災害時における物資の輸送や救急医療活動の支援などの効果も期待できます。早期の全線開通が強く望まれます。

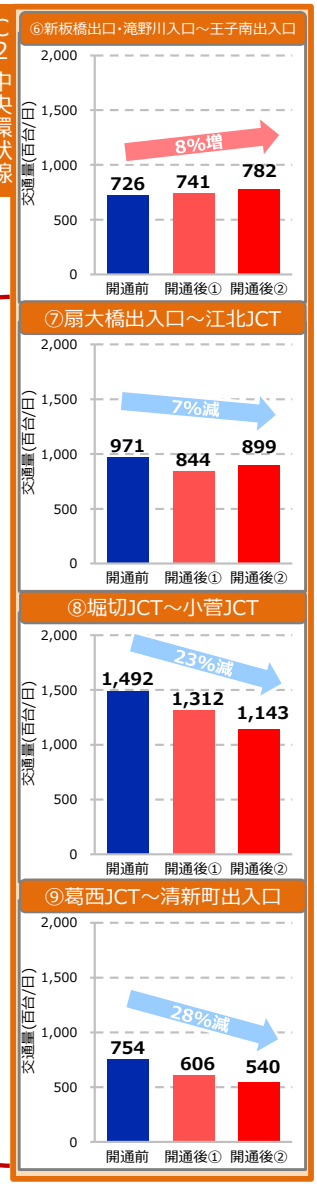
【参考】高速道路交通量の変化

C3 東京外環自動車道





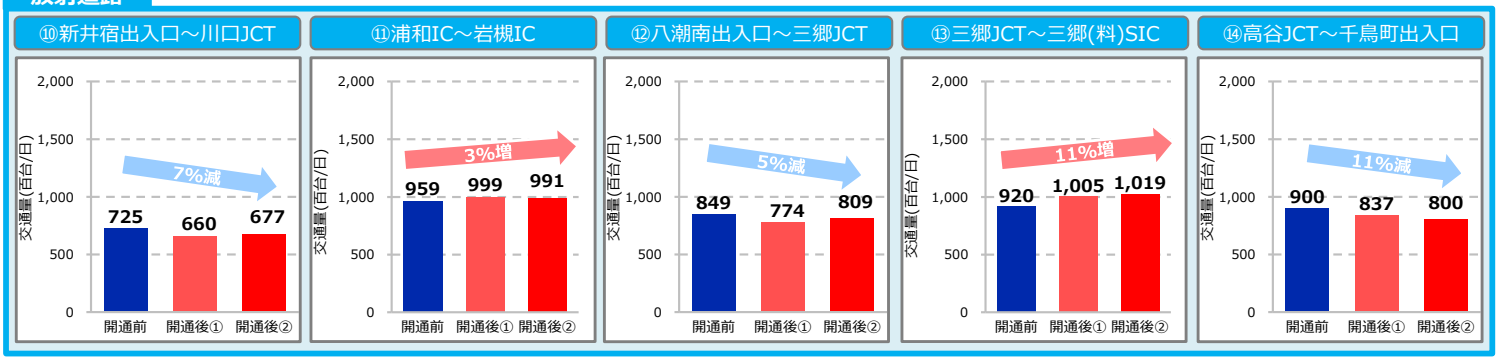
C2 中央環状線



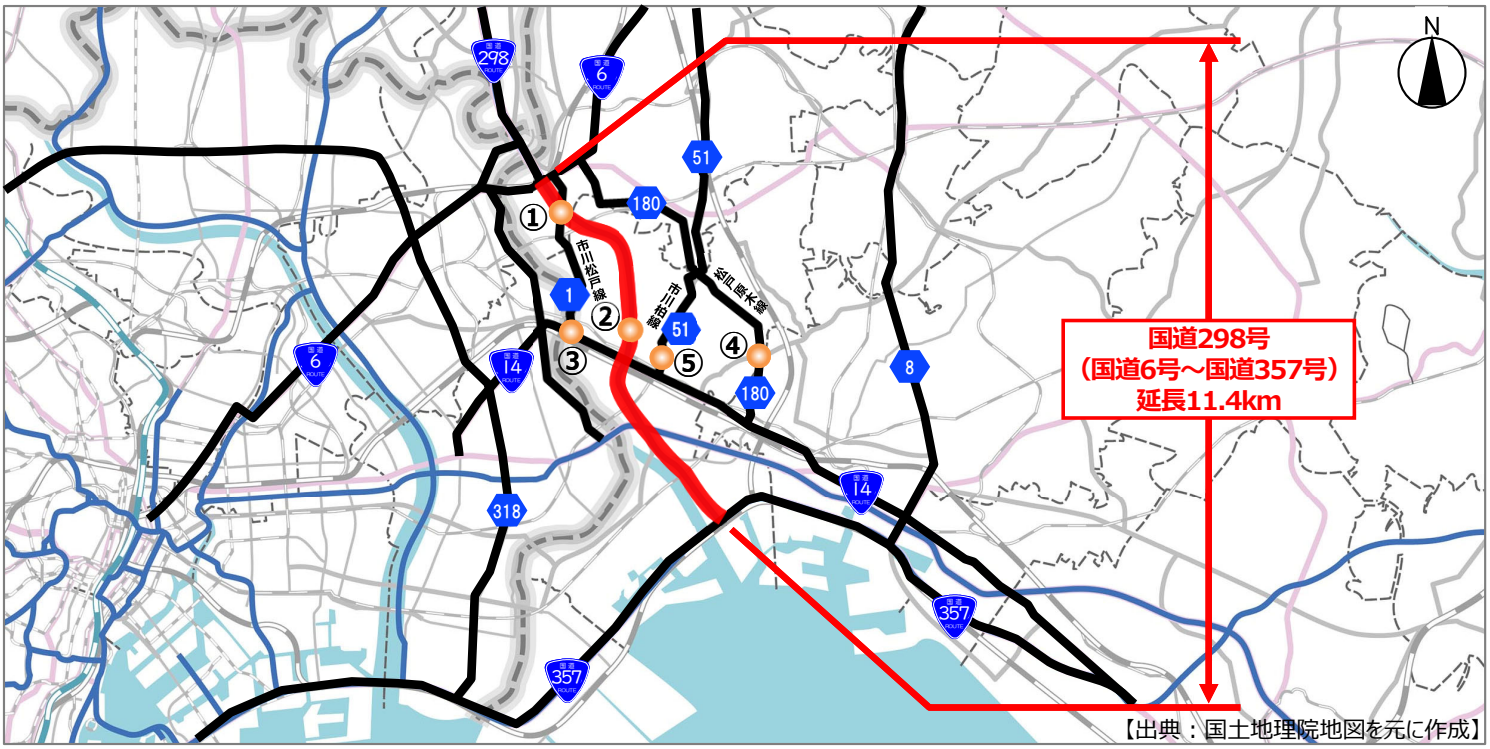
【出典：車両感知器交通量（NEXCO東日本、首都高速）
開通前　：H29.9~11（全日平均）
開通後①：R 1. 9~11（全日平均）
開通後②：R 4. 9~11（全日平均）】
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

［C2］中央環状線 東側区間

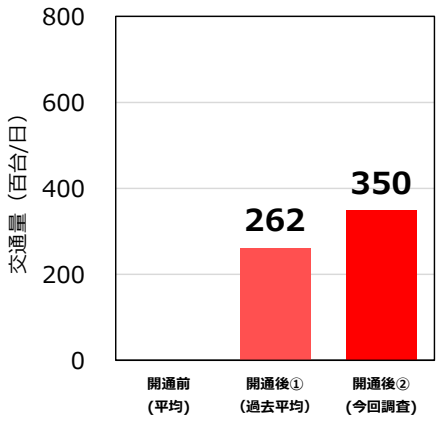
放射道路



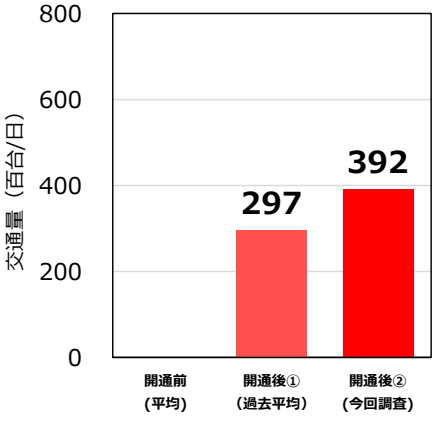
【参考】一般道路交通量の変化



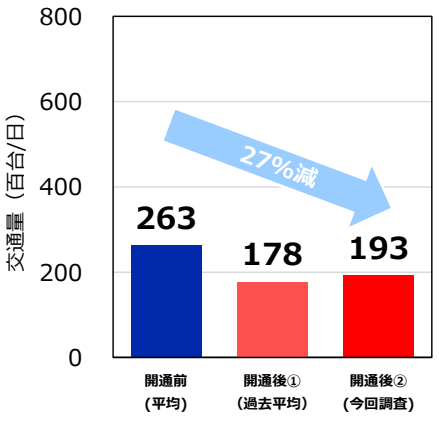
①国道298号（松戸IC北：東側）



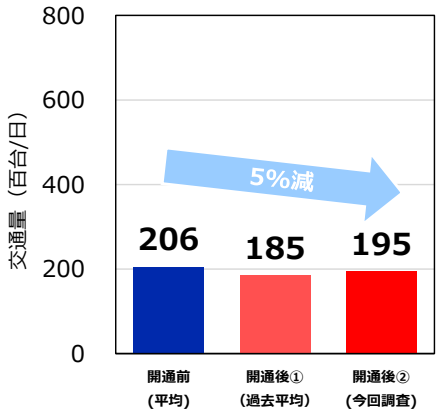
②国道298号（市川総合病院入口：南側）



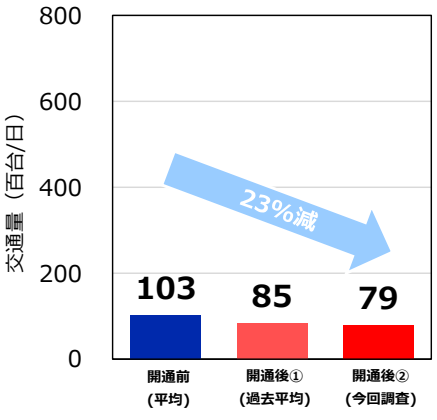
③市川松戸線（市川広小路：北側）



④松戸原木線（北方十字路：北側）

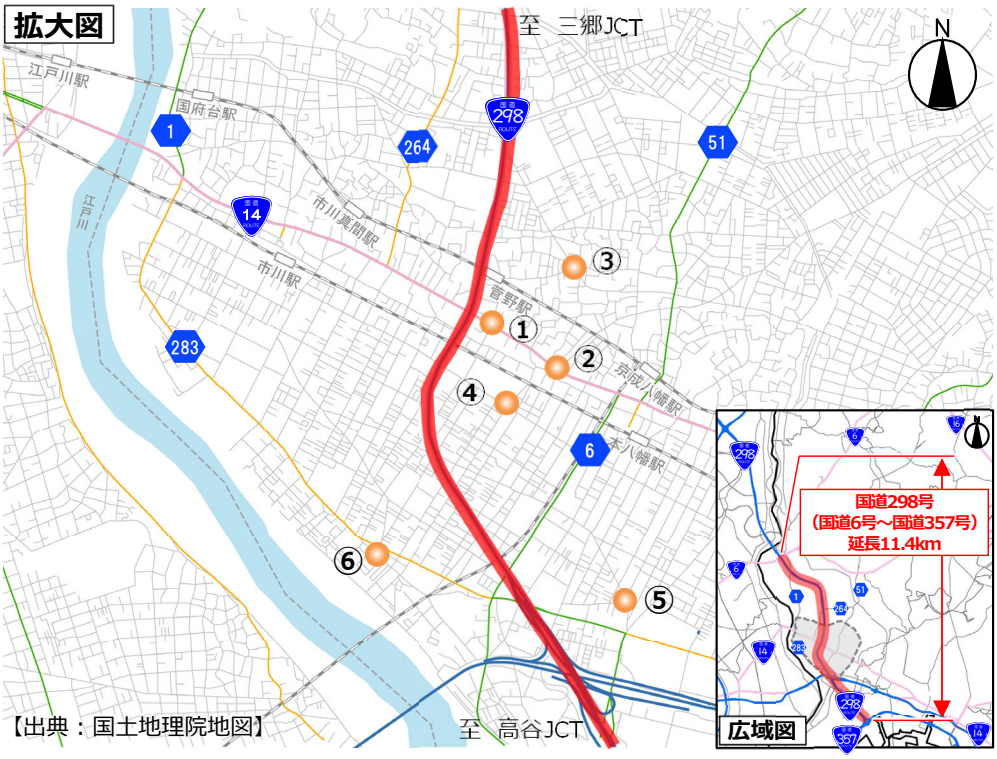


⑤市川柏線（東菅野一丁目付近）



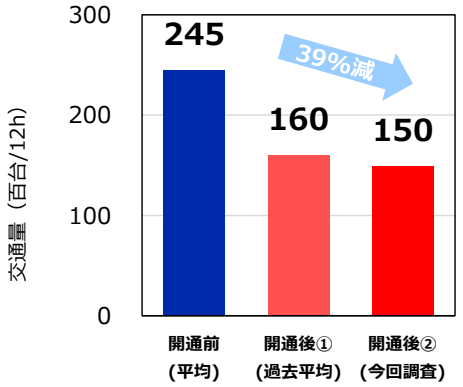
【出典：交通量調査結果（24h断面交通量）
開通前　：H29.4.26(水),6.29(木),9.26(火),H30.5.23(水)の平均値
開通後①：H30.6.5(火)、7.3(火)、9.6(木),R1.6.4(火)の平均値
開通後②：R4.9.29(木)の調査結果】
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

【参考】生活道路交通量の変化

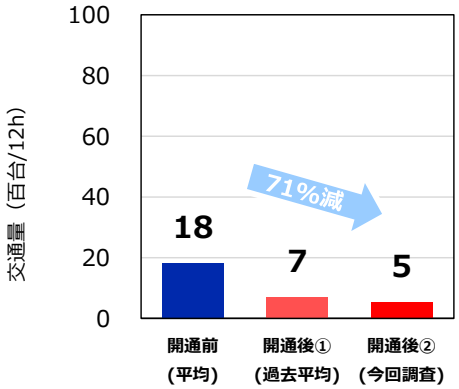


※生活道路：国道・主要地方道・県道を除く市道

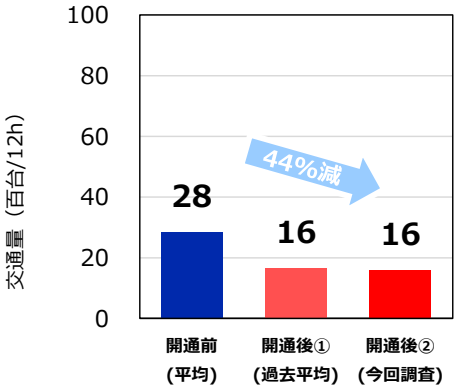
■エリア全体（市道流入交通量）



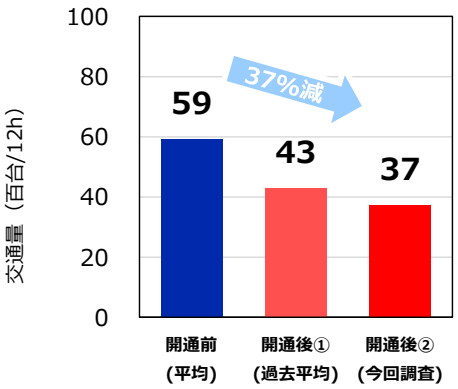
①



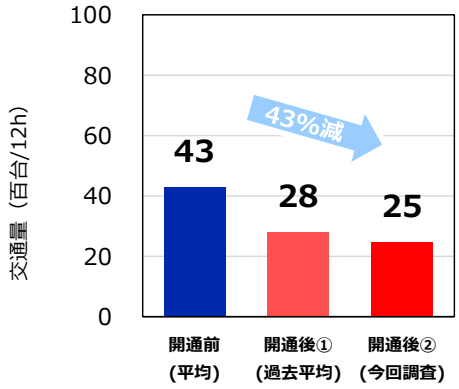
②



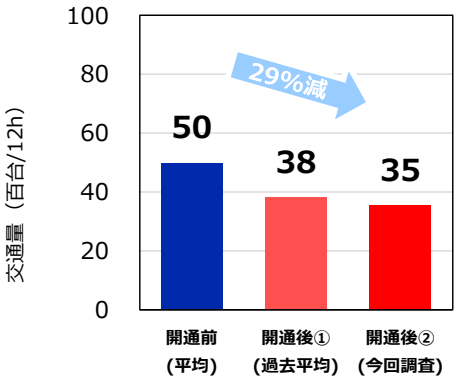
③



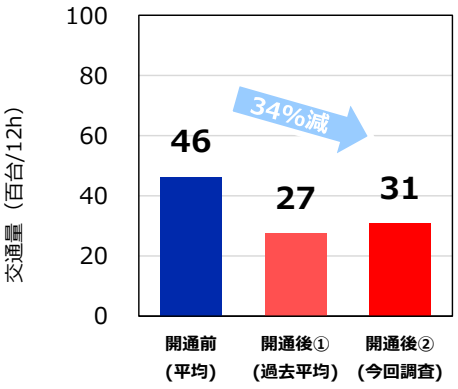
④



⑤



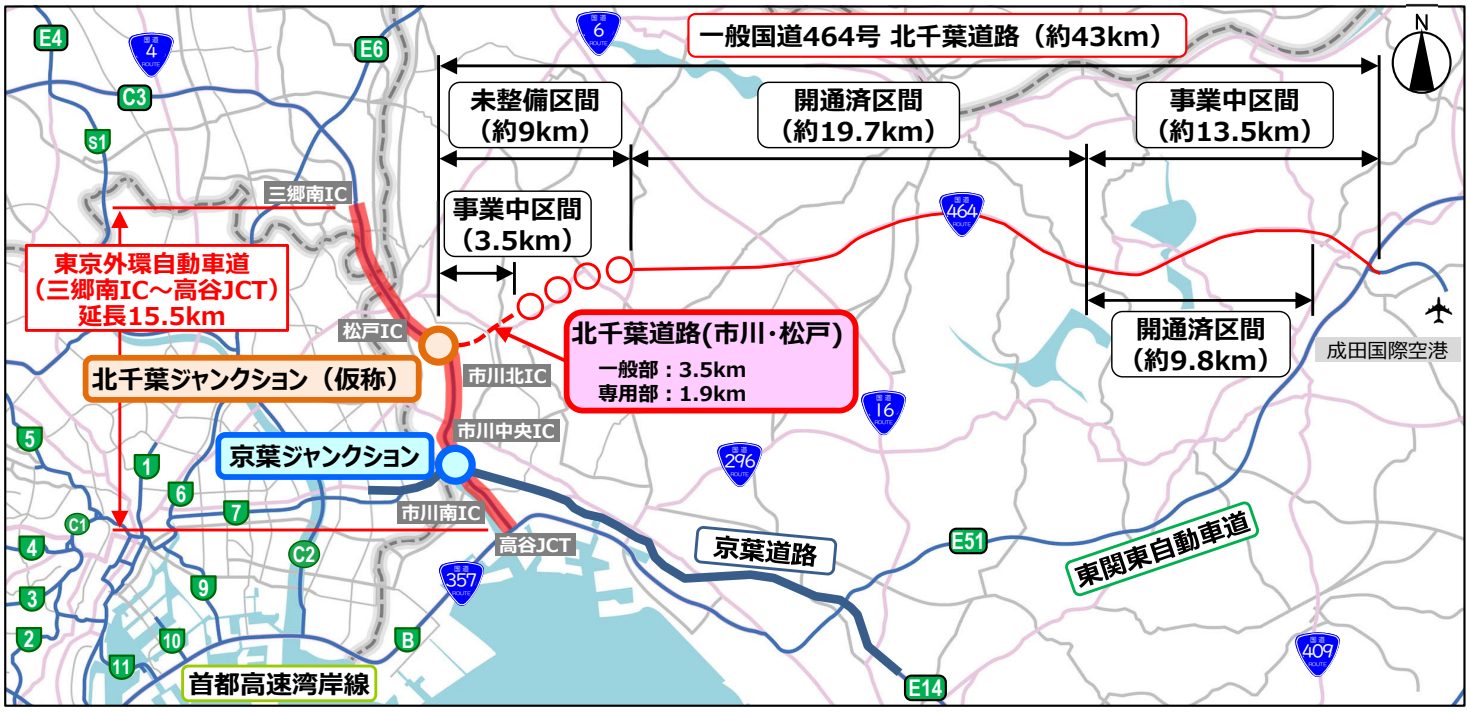
⑥



【出典：交通量調査結果(各方向の12h流入交通量計)
※交差点①および②においては国道側の交通量を除く
開通前： H29.6.29(木),H29.9.26(火),H30.5.23(水)の平均値
開通後①：H30.7.3(火),H30.9.6(木),H30.12.4(火),R1.6.4(火)の平均値
開通後②：R4.9.29(木)の調査結果
※新型コロナウイルス感染症対策期間（緊急事態宣言、まん延防止等重点措置）を除く期間で集計。

【参考】更なる事業展開

東京外環自動車道（三郷南IC～高谷JCT）に接続する新たなジャンクションの整備を推進し、高速道路ネットワークの更なる機能強化を進めていきます。



北千葉ジャンクション（仮称）事業

東京外環自動車道と**一般国道464号　北千葉道路**を接続するための新たなジャンクションを整備しています。首都圏と成田国際空港を結ぶ交通ネットワークが強化され、利便性向上や沿線地域の交通渋滞緩和等が期待されます。

北千葉ジャンクション（仮称）の通行ルート
・東京外環自動車道（高谷方面）⇔ 北千葉道路（成田方面）
・東京外環自動車道（三郷方面）⇔ 北千葉道路（成田方面）

北千葉ジャンクション（仮称）航空写真



R3.12撮影【出典：国土交通省関東地方整備局】

京葉ジャンクション事業

東京外環自動車道と**京葉道路**を接続する京葉ジャンクション（開通済）に、以下の通行ルートのランプ（連絡路）を追加で整備しています。
利用できる高速道路経路が増え、利便性向上や周辺地域の交通混雑緩和等が期待されます。

京葉ジャンクションの追加整備中の通行ルート
・東京外環自動車道（高谷方面）⇔ 京葉道路（千葉方面）

京葉ジャンクション航空写真



R4.11撮影【出典：NEXCO東日本】

国道464号　北千葉道路（市川・松戸）

北千葉道路は、全長約43kmの事業であり、うち29.5kmは既に開通済みとなっています。未整備区間のうち、東京外環自動車道と接続する北千葉ジャンクション（仮称）を起点に東へ3.5kmの区間は、令和3年に事業化され、事業に着手しています。